CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1291 de 2012

Carpeta Nº 1867 de 2012

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

EMBARCACIONES AUXILIARES DE LOS CRUCEROS QUE ARRIBAN A LA BAHÍA DE MALDONADO

Autorización para el desembarque y embarque de pasajeros

AUTORIDADES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 2 de octubre de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, y Jorge Pozzi.

Invitados: Autoridades del MTOP: señores Felipe Martín, (Director Nacional de Transporte); Jorge Camaño, (Director Nacional de Hidrografía); Gustavo Figueredo (Director General de Transporte Fluvial y Marítimo), Carlos Ferreira (Jefe de Puerto de Punta del Este); y doctora Ana Vidal (Jefa de Jurídica de Hidrografía).

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, representado por el Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín; por el Director General de Transporte Fluvial y Marítimo, señor Gustavo Figueredo; por el Director Nacional de Hidrografía, señor Jorge Camaño; por el Jefe del Puerto de Punta del Este, señor Carlos Ferreira, y por la Jefa Jurídica de Hidrografía, doctora Ana Vidal.

Los invitamos porque queríamos informarnos acerca de cuáles son los motivos que los llevaron a presentar el proyecto de ley que tenemos a estudio, cuál es su alcance y, sobre todo, teniendo en cuenta que se acerca la temporada de cruceros, nos gustaría saber cuál es la rapidez con que dicho proyecto necesita ser aprobado.

SEÑOR MARTÍN.- Tal cual está planteado en el mensaje del proyecto, quiero decir que la industria de los cruceros se ha venido consolidando con el paso de los años. Tenemos un incremento importante en un número de escalas, tanto en Montevideo como en Punta del Este, que se han venido corroborando y verificando al cabo de todos estos años. Nosotros estamos trabajando con todos los actores involucrados en la preparación, porque las escalas se confirman a comienzo del año y, prácticamente, la primera de este año va a iniciarse el 14 de noviembre. Con esto, estamos contestando a la pregunta acerca de la premura de la necesidad de tener el proyecto aprobado.

Aquí participa el Ministerio de Turismo y Deporte, el Prefecto, la gente de la Dirección Nacional de Hidrografía y, naturalmente, la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo. De esos balances de trabajo se ha ido avanzando en la necesidad de ir buscando una norma que esté más actualizada a la hora de contemplar las excepciones a la ley sobre cabotaje. Por eso, se entendió que era una buena oportunidad -ya a lo largo de un número importante de años acumulados en el trabajo sobre las industrias de los cruceros- de tener una norma flexible, que permita que las escalas puedan contar con las embarcaciones auxiliares de los cruceros y de que el puerto de Punta del Este pueda contar con la capacidad establecida para atender el movimiento de pasajeros y de tripulantes.

Hay que tener en cuenta que desde que ha comenzado esta industria de los cruceros, se ha visto una inversión importante por parte de los operadores en cuanto a que los equipos y las lanchas auxiliares con que hoy se cuenta no son las mismas que se tenían al comienzo, cuando vinieron los primeros cruceros al Uruguay. Esto quiere decir que el factor de estímulo en una actividad que viene cobrando estabilidad y crecimiento, también ha contado con la inversión de un número importante de operadores, tanto como de las agencias navieras, que hoy ofrecen prácticamente unidades con capacidades de 90 pasajeros y más, cosa que no existía, por ejemplo, en el año 2005, y que fue llevando a la necesidad de contar con una flexibilidad en la norma, que es la que se presentó como proyecto al Parlamento en este año.

Esa iniciativa cuenta con la anuencia de los tres Ministerios. De alguna manera, es propósito de las tres Carteras contar con la aprobación de esta norma y lograr un razonable equilibrio entre lo que representan los costos para las escalas -que están previstos en el Uruguay, pero también este incipiente desarrollo que ha ido teniendo esta actividad por parte de los operadores que han respondido de manera muy favorable con las inversiones que se han realizado. En función de estos elementos es que se ha apuntado a la necesidad de presentar este proyecto al Parlamento.

SEÑOR FIGUEREDO.- Soy el Capitán Mercante Gustavo Figueredo, Director General de Transporte Fluvial y Marítimo.

Quería complementar lo manifestado por el señor Director Nacional de Transporte.

Es una necesidad imperiosa el "aggiornar" la ley sobre cabotaje. Se trata de una ley muy sabia, que protege nuestro tráfico costero, pero también tenemos una realidad que no podemos esquivar ni ocultar. En una reunión a la que fui convocado en la Junta Departamental de Maldonado, luego de explicitar bien el tema, se comprendió realmente por todas las partes -eso era lo importante-, que este debía ser un proyecto de consenso.

Reuní a todos los lancheros, o sea, a todos los propietarios de las embarcaciones que sirven a los buques y a las agencias marítimas que los representan y, de conformidad -no por unanimidad, porque hubo uno de los nueve que, si bien no estaba en contra, tampoco le servía demasiado a sus intereses, se llegó a este proyecto que estamos presentando, que es realmente interesante, porque no queremos entrar en la ilegalidad. Según la actual ley sobre cabotaje, una embarcación extranjera -en este caso un crucero- debería tomar el cien por cien de embarcaciones de bandera uruguaya para poder bajar los turistas.

El año pasado fueron programadas 125 escalas, de las cuales se realizaron 106, y las otras se cancelaron exclusivamente por mal tiempo -por ninguna otra razón, y llegaron a bajar 200.000 pasajeros. Este año hay programadas 115 escalas.

Sabemos que en puertos de Brasil -como Puerto Belo- y de Chile, la autoridad marítima quiso imponer a los cruceros la ley sobre cabotaje en su totalidad y, directamente, no fueron más. Nosotros no podemos darnos el lujo de perder 200.000 pasajeros en Punta del Este.

Pero, además, hay otro elemento. Todavía alguien puede pensar que el crucerista es aquel que venía antes, un millonario que salía a navegar en los buques. No; hoy el crucerista es de clase media, los pasajes son muy baratos, los márgenes no son demasiado grandes, y no los podemos obligar a hacer un gasto tan alto porque, directamente, no vienen. De ser así, en lugar de venir a Punta del Este, el buque llega a Montevideo, suben a los pasajeros que quieran conocer Punta del Este en un ómnibus interdepartamental, los llevan hasta allí y se terminó

Entonces, hay que proteger lo nacional, pero para hacerlo hay que dejar que venga lo extranjero. Por lo tanto, se llegó a esta solución, que es el punto de equilibrio, es decir que se utilice un 50%. Si el capitán del buque dice: "Yo necesito seis embarcaciones para movilizar mis pasajeros de ida y vuelta al muelle", le diremos: "Muy bien; tres los puede bajar usted y tres los tiene que tomar de las embarcaciones de bandera uruguaya". De esa manera, ambos quedaron conformes, porque los uruguayos -como bien dijo el Director Martín- hicieron inversiones importantes: algunas embarcaciones de US$ 300.000, US$ 350.000 y hasta de US$ 700.000. Estamos hablando de buenas inversiones; además -eso es importante resaltar, no se trata de un inversionista que llegó a Punta del Este y se instaló. No; son lancheros de casi toda la vida en Punta del Este; es gente que trabaja en eso. Entonces, para defender esos intereses y para que realmente pudieran seguir trabajando en una forma legal, y seguir trayendo esos más de cien cruceros, es que se decidió hacer este proyecto de ley.

En cuanto a la pregunta que formulara el señor Diputado, diré que el 14 de noviembre estará llegando el primer crucero. No se olviden de que hay que reglamentar la ley, o sea que nos urge plenamente, porque no queremos empezar una temporada a medias.

SEÑOR CAMAÑO.- Estamos acá simplemente para decirles que coordinamos, entre la agencia de infraestructura del Ministerio en lo que hace a los puertos, con la agencia operativa -que es la Dirección Nacional de Transporte- todo lo que tiene que ver

con estos servicios de Tender y demás, porque una vez que la Dirección General de Marina Mercante les otorga los permisos de operación, tenemos que pensar dónde los metemos, y a veces no es fácil resolver esto.

Solamente quería hacer referencia a que, en estos últimos años, el puerto de Punta del Este ha venido teniendo una transformación, y de ser un puerto prácticamente un 100% deportivo está pasando a ser un puerto en el cual empieza a haber trabajo durante todo el año. No solo tenemos los viejos 18 barquitos que hacían el servicio de tráfico de pasajeros a Isla Gorriti -que siguen estando; algunos se van mejorando, pero son de una determinada característica bastante artesanal, sino que ahora empiezan a venir estos barcos más profesionales, con las reglamentaciones que la Dirección les ha impuesto en cuanto a la cantidad de pasajeros a transportar, tripulación que deben tener, y a cumplir determinadas condiciones de seguridad. A todo eso se agregan, además, los que están haciendo el servicio de prácticos, porque tanto para ingresar a la bahía como para muchos de los trabajos que se realizan en la zona, se precisa practicaje y, entonces, hay embarcaciones dedicadas exclusivamente al practicaje. Estos últimos años hemos tenido que licitar amarras turísticas y amarras de las que llamamos oficiales -las que tenemos reservadas y que todos los años licitábamos sobre la temporada- para este tipo de servicio, para tratar de ordenar este mercado nuevo, que nos interesa porque más allá de que perdamos alguna amarra deportiva, estamos generando trabajo formal y durante todo el año.

Simplemente, quiero decirles que trabajamos coordinadamente con la Dirección Nacional de Hidrografía, y bienvenida esta actividad. Nosotros somos los que ponemos la infraestructura para que bajen las más de doscientas mil personas, lo que implica, además, gastos importantes en personal ya que hay todo un tema de protección, de seguridad, etcétera. Esto lo estamos haciendo con funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo que nos exige un costo importante en términos de viáticos y de horas, porque durante el verano la gente está muchas horas allí.

Por otra parte, al barco que llega se le cobra una tarifa; esto es realmente un negocio interesante para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pero también tiene sus costos. A eso nos estamos enfrentando y coordinadamente estamos regulando este mercado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer alguna pregunta específica, aunque el turismo no es el área de ustedes, ya que están dedicados a la infraestructura y a la operativa del puerto. Sé que el turismo de cruceros es bastante atractivo desde el punto de vista de lo que deja para el país en términos de promedio de turistas, etcétera; en Montevideo se ha tratado de trabajar en ese tema. Ustedes hablaron de la cantidad de escalas que estaban previstas, pero no pude retener el número. ¿La cantidad de escalas previstas para esta temporada es mayor que la anterior o es casi la misma? ¿Tienen idea de cuál sería el costo estimado de ahorro de los cruceros en términos de flexibilización de la normativa correspondiente? Si bien son preguntas específicas, capaz que no tienen los datos acá, pero me gustaría que brindaran la información al respecto.

SEÑOR FIGUEREDO.- El año pasado se previeron 123; este año son 115: la variación no es significativa. Según me han dicho los navieros, el próximo año habrá una línea de una nueva empresa naviera con tres buques, que probablemente harán diez escalas cada uno. O sea que las escalas se incrementarían en treinta, es decir, que podríamos llegar a 140 o 150.

Además, voy a decir algo que no se dijo y que también es significativo: hasta el año pasado el 95% de los buques transportaba hasta dos mil pasajeros. Hubo buques desde trescientos pasajeros -que son menos- hasta de dos mil pasajeros. Este año,

concretamente, hay dos de las líneas, MCC y Línea Costa, la primera de las cuales va a transportar a tres mil pasajeros y la segunda a tres mil setecientos ochenta en cada buque. O sea que ante un número igual de escalas se supone que va a haber un número mayor de pasajeros. Además, desde el punto de vista del negocio -lo dijo el ingeniero Camaño y en eso concordamos completamente, los cruceros para Punta del Este son un ícono, una tarjeta de presentación, por lo que no nos podemos dar el lujo de que no vengan más por un tema de costos.

En cuanto a la segunda pregunta, el año pasado el crucero pagaba dos lanchas pero este año el mayor de los buques tendrá que pagar tres, pero va a llevar a mil pasajeros más. Por eso se buscó que estuviera equilibrado todo el conjunto.

SEÑOR PEDREIRA.- Tengo una duda. Dadas las características del turismo que va a Maldonado, llegan buques con estas características de desembarque solo a la bahía de Maldonado. Me pregunto qué pasará mañana si comienzan a llegar a Piriápolis o a otro puerto de otra zona. Digo esto porque a la hora de legislar esta sería una norma exclusiva para la bahía de Maldonado. Desde el punto de vista jurídico o de las intenciones del Ministerio, supongo que previeron esto.

SEÑOR FIGUEREDO.- Esta norma no es para los cruceros de Maldonado sino para los cruceros en general. Pueden venir a Piriápolis y tendrá que aplicarse la misma norma. Por ejemplo, este mes estará llegando un crucero de la National Geographic a Colonia pero va a atracar porque le alcanza el calado, pero si mañana hay mayor profundidad o se pone de moda Colonia, habrá más cruceros y se va a tener que aplicar esta norma porque es una norma nacional y no exclusivamente para un puerto solo. Se ha tomado en cuenta el hecho de que esta norma rija para todos los puertos.

SEÑOR CAMAÑO.- Quiero complementar la información con respecto a Piriápolis. En los últimos años he tenido oportunidad de concurrir a los congresos sobre cruceros, donde uno intercambia ideas con los armadores y con representantes de las principales líneas, y en particular, hemos discutido sobre la posibilidad de que bajara gente en Piriápolis y en La Paloma, pero es muy difícil porque lo que tiene poder de marca, lo que se vende, es Punta del Este. En general, son reacios a diversificar la oferta porque se vende muy bien Punta del Este. De todas maneras, en el proyecto para Piriápolis, que licitaremos probablemente antes de fin de año y que nos va a llevar por lo menos dos años de obra -el próximo año y el siguiente, está prevista la construcción de un muelle de unos ochenta metros en la punta de lo que es la actual escollera del puerto de Piriápolis. Esto admitirá el acceso de cruceros, no de los grandes sino de los más pequeños -a los que hacía referencia el Capitán Figueredo, que llevan trescientas o cuatrocientas personas. Vamos a volver a intentar; no hacemos el muelle para eso sino que va a ser multipropósito para que pueda venir algún buque factoría o algún remolcador de altamar, que a veces solicitan ingreso a los puertos y no tenemos dónde ponerlos. De esta manera, va a existir la posibilidad de recibir a algún crucero directamente en el muelle de Piriápolis; no me refiero a los de doscientos metros de eslora sino a los de cien.

(Diálogos)

SEÑOR FIGUEREDO.- Aclaro que lo que se plantea en el proyecto fue un agregado que se hizo después; ni del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni del de Turismo y Deporte la iniciativa salió de esa forma. De todas maneras, el espíritu del proyecto es regir para todos los puertos del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos tenido problemas con la legislación y con el espíritu de las leyes. Quizá, sería bueno que, en virtud de la apreciación que hizo el señor Diputado Pedreira, el Poder Ejecutivo pueda evaluar y presentar un texto con las

modificaciones lo antes posible. Mañana vamos a recibir a otras delegaciones para que hagan referencia a este texto, por lo que sería bueno que en caso de que quieran hacer algún cambio lo presenten.

SEÑOR POZZI.- Simplemente, alcanzaría con sacar la parte que hace referencia a la bahía de Maldonado y con poner alguna referencia al país o a las aguas jurisdiccionales. De esta manera, se arreglaría el problema.

SEÑOR MARTÍN.- Alcanzaría con enunciar "[...] por los Cruceros que arriban al país" porque el segundo inciso es el que va a establecer la parte reglamentaria por parte del Poder Ejecutivo. Si el día de mañana -según lo que planteaba el ingeniero Camaño- hubiera otras escalas posibles por otras infraestructuras que se estuvieran desarrollando, se tomará la experiencia que hoy se está haciendo en el caso particular de la bahía de Maldonado.

SEÑOR POZZI.- Quiero hacer una propuesta ahora, porque la solución parecería muy sencilla.

¿Estarían de acuerdo con sustituir "Maldonado" por "nuestro país"? También habría que cambiar la carátula.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al parecer, no habría objeciones.

Si no hay más preguntas, agradecemos los aportes realizados. Trataremos de legislar de manera rápida y con calidad, para que la temporada de cruceros pueda desarrollarse de manera efectiva.

Muchas gracias.

(Se retiran de Sala las autoridades del Ministerio deTransporte y Obras Públicas)

——Mañana la Comisión recibirá al Cenave y a la Intergremial Marítima para que aporten en este proyecto.

Quizás habría que comunicar las correcciones del proyecto, ya que modifican su alcance, porque se localizaba en un punto geográfico y ahora su alcance es nacional.

Pregunto si no hay más propuestas de convocatoria, porque nos urge aprobar este proyecto, que podría ser, si no hubiera objeciones, mañana después de recibir a las delegaciones.

SEÑOR PEDREIRA.- Sería importante recordar que dentro de poco Uruguay empieza a operar en todo lo que tiene que ver con la modalidad "off shore", con las plataformas marítimas y demás, y por eso creo que en breve tendremos que readecuar la ley.

Entonces, sería importante intercambiar información con la gente que ande en este tipo de negocios. No sé si se pueda hablar con Ancap o con alguien, porque seguramente habrá un pedido de modificación de la ley de cabotaje, ya que todas esas embarcaciones tienen una plataforma en tierra y llegan al lugar donde van a trabajar en mar y hay desembarques menores, con gente que va y viene a trabajar todos los días.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todas formas, este proyecto se refiere exclusivamente a los cruceros; lo otro sería analizar la Ley N° 12.091, que es la ley madre. En algún momento habrá que trabajar para hacer algo más adecuado.

Por eso pregunté si había interés en citar a alguien más para opinar de este proyecto, porque si mañana las delegaciones no hicieran observaciones que obligaran a modificar el texto y si estuviéramos de acuerdo, votaríamos el proyecto.

SEÑOR POZZI.- Estoy de acuerdo con el procedimiento que sugiere el señor Presidente, y no creo que exista resistencia, porque se trata de un proyecto muy sencillo.

No obstante, creo que el proyecto no contempla un aspecto muy importante, porque durante todos estos años se insistió mucho en que la bajada de la gente lo hicieran exclusivamente buques de bandera nacional, y así fue. Es cierto lo que se dice, porque cuando nos tocó participar había una amenaza clara de que los cruceros no llegarían más a Punta del Este si no le permitían funcionar con sus propios estándares; en otros países cortaron el servicio.

En algún momento se buscó otras alternativas, pero creo que este proyecto es una solución inteligente, y está consensuado entre todos los operadores; por eso creo que no habrá problema.

Por otra parte, quiero saber si ya ingresó el proyecto que votó el Senado relativo a las normas de tránsito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Formalmente, el proyecto de ley complementario de la Ley Nº 18.191 ingresa hoy, y la idea es considerarlo la semana que viene.

En ese sentido, teníamos pensado citar a la Unasev y también a la Dirección Nacional de Tránsito o al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a Anetra, a la UNOT y a aquellas instituciones o personas que se entiendan pertinentes.

Si no hay otros asuntos, se levanta la reunión.

≠